



Projet de doublement de l'écluse des Fontinettes

Réunion publique de lancement de la concertation préalable

Compte-rendu

15 octobre 2024, Arques

Informations préalables

- Nombre de participants : 55
- Dispositif d'information : dossier de concertation, dépliant de synthèse, diaporama projeté, vidéo de présentation du projet projetée. Ces éléments sont mis à disposition du public en ligne à la suite de la réunion.
- Dispositif de contribution : feuilles de contribution
- Format et déroulé de la rencontre : Cette réunion publique s'est déroulée de 18h à 20h à la salle Alfred André à Arques. Les échanges étaient animés par Simon Mazajczyk (Agence Eker). Après un temps d'accueil, le cadre de la concertation puis le projet et les effets ont été présentés aux participants. Des temps d'échanges entre chacune de ces parties ont permis aux participants d'exprimer leurs avis et contributions.

En tribune étaient présents :

- Sophie PAGÈS, Sous-préfète de l'arrondissement de Saint-Omer
- Benoît ROUSSEL, Maire d'Arques
- Gilles RYCKEBUSCH, Directeur territorial, VNF Nord-Pas-de-Calais
- Manuel PHILIPPE, Chef de l'unité opérationnelle de Lille, Direction de la maîtrise d'ouvrage, VNF
- Sophie LEGRAND, Directrice de projet, VNF
- Anne-Marie ROYAL, Garante de la concertation, Commission nationale du débat public
- Alexis FAVRE-GILLY, Garant de la concertation, Commission nationale du débat public

Les textes encadrés en vert correspondent à des informations qui n'ont pas été exprimées en réunion, mais qui permettent de compléter les éléments de réponse donnés.

Mots d'accueil

Benoît ROUSSEL, Maire d'Arques, accueille les participants. Il remercie les élus et agents de la ville d'Arques pour leur présence ainsi que Madame la sous-préfète, les représentants de VNF et de la Commission nationale du débat public. Il rappelle que la ville d'Arques ne prend pas part au financement du projet et que la réunion ne porte pas sur les inondations mais bien sur le projet de doublement, ses effets et ses impacts. Il termine en mentionnant la permanence des élus d'Arques tous les mardis après-midi en mairie et celle des élus départementaux du canton Longuenesse/Arques dans les différentes villes du canton les vendredis matin au cas où d'autres questions nécessiteraient d'être approfondies avec la commune.

Sophie PAGÈS, Sous-préfète de l'arrondissement de Saint-Omer, remercie les participants pour leur présence. Elle souligne la possibilité qu'offre la loi française d'associer les habitants en amont des projets structurants pour les territoires et rappelle le caractère stratégique de la localisation de l'écluse des Fontinettes sur le réseau fluvial. Elle rappelle également que l'écluse des Fontinettes est à décorréler du sujet des inondations.

Gilles RYCKEBUSCH, directeur territorial de VNF Nord-Pas-de-Calais, exprime son émotion à participer à la présentation de ce projet important, tout en rappelant que l'année écoulée a été marquée par des défis pour le territoire, notamment liés aux inondations et à la gestion des eaux dans les canaux. Malgré ces difficultés et les contraintes budgétaires, il souligne l'importance de continuer à investir dans des projets structurants pour l'avenir du territoire.

1. Le cadre de la concertation

→ *Se référer aux pages 12 à 25 du support de la réunion publique*

Après la projection d'une vidéo de présentation du projet, **Simon MAZAJCZYK**, animateur de la réunion, présente les thèmes de la réunion du jour, son déroulement, et son cadre proposé pour les échanges.

Manuel PHILIPPE, chef de l'unité opérationnelle de Lille à la direction de la maîtrise d'ouvrage de VNF, explique la démarche qu'a souhaité VNF en engageant un processus de concertation sur ce projet majeur et structurant et en sollicitant la Commission nationale du débat public (CNDP) afin de donner toute sa dimension à la concertation. Il précise que dans les mois qui suivront les six semaines de concertation préalable, le dialogue sur le projet se poursuivra de façon continue.

Anne-Marie ROYAL, garante de la concertation préalable, indique que la concertation avec garant n'était en effet pas obligatoire sur ce projet puisque le coût de ce dernier se trouve en-dessous du seuil de saisine obligatoire (230 millions d'euros), bien que le projet n'en soit pas très loin. Mme ROYAL explique son rôle ainsi que celui de M. FAVRE-GILLY, également garant de la concertation : ils restent tous deux à disposition du public par mail sur l'ensemble des sujets relatifs à la concertation.

Mme ROYAL détaille la mission et le rôle de la CNDP : elle est une autorité indépendante, créée en 1995, chargée de garantir la transparence et l'accès à l'information pour tous les citoyens, quel que soit leur statut, dans le respect notamment de la Charte de l'environnement. La concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des alternatives et des caractéristiques du projet avant que celui-ci ne soit finalisé, contrairement à une enquête publique qui se fait à un stade plus avancé. Anne-Marie Royal explique également les

principes qui guident leur travail : l'indépendance, la neutralité, la transparence, l'argumentation, l'égalité de traitement et l'inclusion. Elle insiste sur le fait que le rôle des garants est de s'assurer que le public reçoit des informations claires et que toutes les questions trouvent une réponse. Elle rappelle que les garants et la CNDP n'émettent pas d'avis sur le projet, mais sur la procédure de concertation.

À la fin de la phase de concertation préalable, un bilan est rédigé par les garants et rendu public (publié sur les sites de la CNDP et de VNF). Ce bilan permet de savoir si les questions ont reçu des réponses satisfaisantes et si les préoccupations ont été prises en compte. VNF devra par la suite tirer ses enseignements de la concertation. Mme ROYAL conclut en expliquant que 60% des projets qui passent par une concertation sous l'égide de la CNDP qui se voient modifiés ou abandonnés à l'issue de la concertation.

Pour conclure cette partie de présentation de la concertation, **Sophie LEGRAND**, directrice du projet de doublement de l'écluse des Fontinettes, présente les prochains rendez-vous de la concertation.

2. Le projet de doublement de l'écluse des Fontinettes

→ *Se référer aux pages 26 à 43 du support de la réunion publique*

M. PHILIPPE expose les justifications du projet et le contexte dans lequel il s'inscrit.

Il explique que l'écluse des Fontinettes est un maillon essentiel du réseau Seine-Escaut, qui doit permettre une liaison du bassin parisien aux ports de la façade maritime de la mer du Nord, dont le Grand port maritime de Dunkerque (GPMD). Le maillon manquant de cette liaison est le Canal Seine-Nord Europe (CSNE), dont les premiers travaux sont en cours.

L'écluse des Fontinettes est un secteur clé de ce réseau, puisqu'elle est un point de passage obligé pour rejoindre le GPMD par la voie fluviale. Mise en service en 1967, à une époque où sont construits l'ensemble des 16 sites éclusiers qui constituent aujourd'hui le réseau fluvial à grand gabarit traversant le Nord et le Pas-de-Calais, l'écluse dispose d'une longueur utile de 144 mètres et permet de passer des convois de 135 mètres, les plus grands du réseau fluvial Nord-Pas-de-Calais. Cette écluse se distingue par sa hauteur de chute exceptionnelle de 13 mètres, la plus importante du réseau. C'est aussi ce qui en fait sa fragilité car plusieurs désordres sont aujourd'hui constatés : le gonflement du béton au niveau de la poutre masque, des circulations d'eau sous le terre-plein provoquant des affaissements (ou "fontis"), et surtout un phénomène de basculement de la tête aval, lent mais réel, qui pourrait entraîner à horizon 10 à 15 ans, le blocage de la porte aval et donc l'impossibilité pour les convois de 135 m de traverser l'écluse. Des solutions techniques sont à l'étude pour stopper ce basculement mais ces interventions nécessitent l'interruption de la navigation pour à peu près un an, ce qui entraînerait un report modal certain du fluvial vers la route sans certitude d'un retour à la normale ensuite. La création d'une seconde écluse est donc nécessaire au maintien du trafic fluvial durant les travaux de régénération.

M. PHILIPPE présente ensuite les autres projets sur le site des Fontinettes :

- Régénération de la tête aval,
- Suivi des désordres sur le génie civil de l'écluse et le terre-plein,

Projet de doublement de l'écluse des Fontinettes – Réunion publique de lancement de la concertation préalable – Compte-rendu

- Gestion de la ligne d'eau en aval en lien pour que la fraction des 25 000 m³ qui transite à chaque bassinée vers le bief aval afin qu'elle n'induisse pas une augmentation du niveau du bief incompatible avec la navigation.

Il présente ensuite l'environnement de projets dans lequel s'inscrit le projet de doublement : entre autres le projet de requalification du centre-ville et le pont ferroviaire qui ne seront pas impactés, plusieurs éléments de patrimoine historique et environnemental qui seront préservés, l'ensemble des composantes du port d'Arques et le projet d'Eurovéloroute n°5 sur lequel un travail sur les interfaces entre les projets est engagé avec le département du Pas-de-Calais.



Schéma présentant les projets connexes autour du site de l'écluse des Fontinettes

Mme LEGRAND présente les exigences que s'est imposé VNF dans la réalisation de ce projet de doublement de l'écluse des Fontinettes :

- Accompagner le développement du trafic - qui devrait doubler puis tripler en lien notamment avec la mise en service du canal Seine-Nord Europe - en réduisant notamment le temps d'attente à l'écluse : il pourrait atteindre 2, 3 voire 4 heures dans une vingtaine d'années si rien n'est fait (lié au fait que le passage de l'écluse mette 25 minutes aujourd'hui en moyenne au lieu d'une quinzaine de minutes classiquement sur les autres écluses) ;
- Assurer la durabilité du site : améliorer les accès des engins pour l'exploitation du site et permettre un éventuel allongement du sas (195 m) d'ici une quarantaine d'années si l'on souhaite y faire passer de plus gros bateaux ou plusieurs bateaux en simultané
- Rendre le site plus résilient face aux aléas climatiques à travers deux outils : l'aménagement de 4 bassins d'épargne, intégrés au génie-civil de l'écluse, qui permettront de stocker 2/3 des volumes d'eau qui au lieu de passer de l'amont vers l'aval quand un bateau franchit l'écluse seront stockés et pourront être réutilisés quand le bateau suivant viendra, et l'aménagement d'une conduite dite « by-pass », comme sur l'écluse actuelle, qui permettra de faire transiter de l'eau vers l'aval, pour améliorer l'alimentation en eau ou pour assurer un soutien à l'étiage à l'aval.

Sont également prévus dans le projet : l'aménagement de deux garages d'écluse afin que les bateaux puissent stationner en toute sécurité en attendant de pouvoir traverser l'écluse, et le rétablissement des cheminements piéton, vélo et routiers aux abords du site. Il est précisé que les cheminements font partie des sujets abordés plus en détail lors de l'atelier du 12 novembre. Les accès pour l'exploitation du site ne se feront plus via la rue Pierre et Marie Curie mais par la zone d'activités et le chemin de Théroutanne.

Mme LEGRAND présente le calendrier du projet : les études d'avant-projet sont en cours, la concertation ayant débuté le 14 octobre, l'enquête publique est prévue fin 2025 afin d'obtenir, si le projet se poursuit, fin 2026 l'autorisation environnementale et la déclaration d'utilité publique pour pouvoir démarrer les travaux à partir de 2027 pour 5 ans de travaux jusqu'à une mise en service en 2033. 2033 correspond à l'échéance à partir de laquelle une intervention sera nécessaire pour éviter un possible blocage de l'écluse actuelle. Une fois la nouvelle écluse mise en service, une intervention estimée à un an environ, sera possible sur l'ancienne écluse à planifier entre 2033 et 2040, ce qui permettra d'accueillir avec 2 écluses fonctionnelles les augmentations du trafic attendues dans les années qui suivront.

Enfin, Mme LEGRAND présente le coût de l'opération, estimé aujourd'hui à 200 millions d'euros hors taxes, chiffre qui reste à affiner dans les études en cours et à venir. Des financements de la Région via les Contrats de plan État-Région, l'Union Européenne via le MIE (Mécanisme pour l'interconnexion en Europe), et l'État via la dotation à VNF sont déjà validés et pérennes pour toute la phase d'études.

Échanges avec le public

- ➔ M. ADEODAT, ancien batelier à la retraite, demande si des expropriations sont prévues pour les riverains.
- ➔ M. FARDOUX, riverain du projet, habitant de la digue du Smetz, soulève des préoccupations concernant les impacts directs sur les habitants de la digue du Smetz, en demandant si le tracé du nouveau canal aurait pu être modifié pour minimiser les nuisances pour les riverains, notamment en reculant l'écluse plus à l'amont.

Mme LEGRAND répond qu'il n'est pas question de parler d'expropriation à ce stade : aujourd'hui, des prises de contact sont en cours avec les riverains pour présenter les potentiels impacts et étudier les solutions possibles. Elle précise que toute la démarche menée pour décider de l'implantation de l'écluse et expliciter les choix de VNF sera présentée dans la suite de la réunion.

M. RYCKEBUSCH ajoute que sur les grands projets d'infrastructures fluviales, il y a généralement moins d'impacts sur les habitations par rapport à d'autres types d'infrastructures comme les autoroutes. Cependant, certaines habitations proches du projet peuvent être impactées. L'objectif est d'identifier ces habitations le plus tôt possible, d'engager un dialogue avec les habitants, et d'examiner plusieurs options : maintenir les habitants dans leur logement en apportant des aménagements ou proposer une indemnisation pour qu'ils puissent déménager. Il souligne l'importance de laisser aux personnes concernées le temps de réfléchir à la meilleure option. Si un accord à l'amiable ne peut être trouvé, le processus d'expropriation peut être envisagé, mais il n'intervient qu'après l'enquête publique, une fois que la déclaration d'utilité publique est obtenue. L'expropriation peut parfois être financièrement plus avantageuse, mais l'objectif reste de donner aux ménages tous les éléments pour comparer les différentes options et faire un choix éclairé.

- ➔ M. BONNET, plaisancier, demande si des équipements sont prévus pour les plaisanciers, notamment pour l'attente à l'entrée et à la sortie de l'écluse, il s'inquiète d'un éventuel risque pour les petits bateaux de plaisance d'être coincés entre deux péniches à grand gabarit.

Mme LEGRAND répond qu'assez classiquement, un linéaire est aménagé pour les plaisanciers à l'une des extrémités des garages d'écluse. Cette demande sera prise en compte dans l'aménagement des garages d'écluses de l'écluse des Fontinettes.

M. RYCKEBUSCH ajoute que l'adaptation aux différents usages de la voie fluviale, qu'elle soit pour le fret ou pour la plaisance, fait partie des objectifs sur l'ensemble du réseau qui doit être renforcé dans les prochaines années. Il espère dans les années à venir pouvoir accueillir des représentants des plaisanciers dans les instances adaptées.

- ➔ Mme DUSSAUTOIR, riveraine, demande si le côté humain est pris en compte dans les indemnisations prévues pour les riverains.

M. RYCKEBUSCH répond qu'au fil des années, le législateur s'est efforcé de prendre en compte le préjudice humain de ces projets d'infrastructures, mais que la compensation ne peut jamais être complète. VNF garde le souci de la prise en compte de la dimension humaine de ces situations, même si cela ne peut jamais être aussi poussé que souhaité.

- ➔ Mme THOREL, propriétaire d'une maison sur la digue du Smetz, explique qu'elle souhaitait rénover sa maison afin de la louer mais ne sait pas quoi faire en raison du projet. Elle précise qu'elle continue de payer les charges relatives à la maison, sans pouvoir la louer.

Mme LEGRAND explique que la saisine de France-Domaine a été faite en juin 2024 sur ce cas spécifique suite à une première rencontre et que VNF est en attente d'un avancement du dossier. VNF tiendra au courant les propriétaires de la maison dès que possible sur le sujet.

- ➔ M. INGLARD, exploitant agricole sur le secteur, demande des précisions sur l'impact du projet sur les terres agricoles et demande si les compensations écologiques impliqueront l'utilisation de terres agricoles supplémentaires.

Mme LEGRAND répond qu'une étude agricole a été lancée afin de mesurer précisément les impacts du chantier et du projet sur les différentes exploitations. Un retour sera fait sur la base de cette étude aux exploitants. Il est précisé qu'il y a 2 types d'impacts : Les impacts directs et définitifs du projet sont relativement limités sur les parcelles agricoles et nécessiteront des acquisitions et compensations le cas échéant. Et les impacts provisoires pendant la phase travaux (soit plusieurs années) seront plus conséquents étant donné l'ampleur des travaux à réaliser nécessiteront des conventions pour occuper les terrains agricoles et des indemnisations des exploitants pour les pertes d'exploitation associées.

M. RYCKEBUSCH précise que des besoins temporaires sur des zones agricoles liées au chantier peuvent exister et des efforts sont conduits afin de les réduire le plus possible. Dans le cas d'usage nécessaire de certaines parcelles pour les travaux, les propriétaires sont indemnisés. Dans le cas de parcelles concernées par les emprises définitives de l'écluse, des experts travaillent à des propositions de reconstitution de parcelles aux agriculteurs qui en auraient besoin pour leurs exploitations. Sur les compensations écologiques, M. RYCKEBUSCH explique que VNF a la possibilité d'utiliser des terrains déjà maîtrisés (anciens terrains de dépôt par exemple) pour éviter de réduire la surface agricole utile. Il assure que les

compensations écologiques seraient mises en œuvre de manière à affecter le moins possible les exploitations agricoles.

- ➔ M. VANDENKOORNHUYSE, ancien ingénieur du CNAM aujourd'hui retraité, demande si le transport de CO₂ liquide, notamment dans le cadre d'un autre projet concernant la cimenterie de Lumbres, pourrait être assuré par la voie d'eau et si le franchissement de la nouvelle écluse par ce type de bateaux sera possible.

M. RYCKEBUSCH répond que si des entreprises gazières souhaitent réfléchir à une solution d'acheminement fluvial de CO₂ sous forme liquide et construire des bateaux spécifiques, le réseau VNF est capable d'accueillir ces types de bateaux. Les installations sont assez simples et les volumes potentiellement transportables conséquents (environ 2000 m³ de capacité utile par bateau).

Aujourd'hui, sur le réseau fluvial, il existe déjà des bateaux transportant des produits chimiques et des matières dangereuses. Ils ont un pavillon spécifique qui permet de les identifier facilement et ces bateaux sont prioritaires au passage des écluses.

- ➔ Des questions sont posées à l'écrit sur les éventuels besoins d'interventions sur les autres écluses de l'axe et notamment sur l'écluse de Flandres, à 2 km à l'aval de l'écluse des Fontinettes.

M. PHILIPPE rappelle que le projet de doublement de l'écluse des Fontinettes s'inscrit dans le projet Seine-Escaut, et à plus petite échelle sur l'axe Bauvin – Dunkerque. Le trajet d'un bateau sur cet axe passe par plusieurs écluses, dont celles de Cuinchy, des Fontinettes, de Flandres, de Holques-Watten et enfin de Mardyck. Des projets d'investissement sont programmés pour renforcer et moderniser ces infrastructures, permettant à terme d'accueillir efficacement plus de bateaux sur le réseau. Cela implique notamment de renforcer les berges et de faciliter le croisement des bateaux. Concernant l'écluse de Flandres, bien qu'un scénario préalablement étudié associait fortement son devenir au doublement de l'écluse des Fontinettes, ce lien n'est plus retenu car les impacts territoriaux seraient trop importants. Ainsi, le doublement de l'écluse des Fontinettes n'entraîne pas de travaux immédiats sur l'écluse de Flandres. Cependant, des études sont en cours pour améliorer les capacités de stationnement des bateaux, notamment sur les garages d'écluses de Flandres, Watten et Cuinchy. Ces projets avancent de manière indépendante et n'ont pas besoin d'être synchronisés avec les opérations conduites sur l'écluse des Fontinettes.

M. RYCKEBUSCH ajoute que plus une écluse est haute, plus les bateaux prennent du temps à la franchir, ce qui explique que l'écluse des Fontinettes soit la première, de loin, à atteindre sa limite de capacité. Les autres écluses de l'axe pourraient avoir besoin d'être doublées si le canal Seine-Nord Europe fait fortement augmenter le trafic, mais le calendrier est tout à fait différent (dans 30 ou 40 ans).

Des études préalables sur les doublements ou allongements de l'ensemble des écluses à grand gabarit du réseau fluvial Nord-pas-de-Calais (donc les 15 autres écluses de 145 m existantes) sont en cours afin de regarder les potentialités d'allongement et de doublement à terme sur la base d'esquisse scénarios d'implantations dont la faisabilité n'est à ce stade pas encore démontrée et dont les échéances d'aménagement éventuel sont inconnues à ce jour.

- ➔ Des questions sont également posées sur le lien entre le projet et les risques de crues, d'inondations ou d'étiages.

M. RYCKEBUSCH explique que régulièrement, en période de sécheresse, des transferts d'eau via le système d'écluses Fontinettes-Flandres sont nécessaires pour l'alimentation du territoire. Cette capacité de transfert, déjà existante, sera facilitée par les aménagements prévus dans le cadre du projet. Le système de bassins d'épargne permettra également de réduire les transferts vers Batavia lorsque l'eau doit être conservée à l'amont. M. RYCKEBUSCH rappelle que les décisions en périodes de crises se font sous l'autorité du Préfet et des services de l'État qui prennent les décisions qui protègent le mieux les populations à l'échelle de l'ensemble du territoire.

- ➔ Une question est posée à l'écrit sur d'éventuels travaux de valorisation du site de l'ascenseur à bateaux pour mettre en lien la vie économique et les aspects plus touristiques.

M. ROUSSEL répond que l'ascenseur à bateaux est propriété de la ville d'Arques et non plus de VNF, que plus de 9,5 millions d'euros ont été engagés par la Ville dans les travaux de rénovation et qu'il estime en prévisionnel à 200 000 euros les frais de fonctionnement pour l'année 2024 sur le budget de la ville (gestion déléguée à la SPL Tourisme en Pays de Saint-Omer). Il n'y a pas de travaux supplémentaires envisagés.

Il faut noter que dans le cadre des mesures d'accompagnement du projet de doublement qui impacte le site classé et le site inscrit (et donc des terrains appartenant à la ville d'Arques), des aménagements sur l'ancien chenal d'amené pourront être menés par VNF pour faciliter l'insertion paysagère de l'ouvrage sur le site dans sa globalité et feront alors l'objet d'une délégation de maîtrise d'ouvrage de la commune à VNF.

- ➔ Une question est posée sur l'éventuelle nécessité d'opérations de type dragage, curage, augmentation des tirants d'air sous les ponts, augmentation des tirants d'eau, liés directement au projet de doublement de l'écluse des Fontinettes.

Mme LEGRAND répond que le réseau permettant déjà l'accueil des bateaux de 135 mètres, il n'y a pas d'opération de dragage ou d'aménagement de la voie d'eau strictement liée au projet. D'autres projets d'aménagement, de bassins de virement, de restauration de berges sont prévus sur l'axe fluvial mais ne sont pas directement liées au projet de doublement de l'écluse.

3. L'insertion du projet sur le territoire

➔ *Se référer aux pages 45 à 55 du support de la réunion publique*

Mme LEGRAND explique que la démarche ayant guidé les études et les choix pour le projet repose sur le principe ERC : Éviter, Réduire et Compenser les impacts du projet en phase travaux mais aussi en phase exploitation. Cela concerne non pas seulement les impacts environnementaux, mais également paysagers, agricoles, fonciers. Cette approche réglementaire vise d'abord à éviter les impacts majeurs, puis à réduire ceux qui ne peuvent être évités, et enfin à compenser les impacts restants sur les aspects environnementaux. Ainsi, une compensation est à prévoir lorsqu'un arbre est abattu ce qui peut amener à replanter 2, 3 voire 4 arbres selon la situation.

Le calcul des compensations environnementales fonctionne sur un système d'équivalence. La qualité des milieux impactés est prise en compte de même que la qualité de la compensation proposée.

Dans les dossiers d'autorisations nécessaires à la poursuite du projet, VNF devra expliquer sa démarche ERC et justifier de la minimisation des impacts et si les impacts sont inévitables, calculer comment compenser les impacts.

Elle mentionne ensuite les trois grandes familles de scénarios étudiées lors des études préliminaires en 2021, après l'analyse d'une vingtaine de scénarios en phase d'études préliminaires. La première famille, celle retenue à ce stade des études, consiste à implanter la nouvelle écluse en rive droite, au droit de l'écluse actuelle. La deuxième famille envisageait une implantation plus en amont, près des quais du port d'Arques, mais cette option était plus coûteuse et aurait engendré un problème d'accessibilité à la navigation qui aurait rendu difficile le maintien en service de l'écluse actuelle. Il aurait donc fallu détruire l'écluse actuelle, remblayer, et construire dans un second temps une autre nouvelle écluse, ce qui aurait été 2 à 3 fois plus cher que de construire une écluse immédiatement à proximité de l'écluse actuelle. La troisième famille proposait de remplacer les écluses de Fontinettes et de Flandres par une seule écluse de 17 mètres de hauteur de chute. Cette option aurait permis de gérer le sujet du très court bief entre Fontinettes et Flandres et aurait simplifié le schéma hydraulique. Cependant, elle impliquait un abaissement du niveau du canal de 4 mètres entre les 2 écluses, ce qui aurait eu des conséquences importantes sur le centre-ville d'Arques, les habitations, sur le paysage et l'aménagement. Financièrement, cette famille de scénarios était également 2 à 3 fois plus coûteuse que la famille 1.

M. ROUSSEL confirme que cette troisième famille de scénarios était particulièrement inquiétante par ses impacts sur la rue de l'ascenseur et le nouveau quartier du centre-ville

M. RYCKEBUSCH indique que dans ces phases d'études amont, toutes les options doivent être étudiées, même si certaines ont un intérêt technique mais ne peuvent pas s'appliquer à leur environnement urbain ou naturel.

Dans les analyses multicritères des phases amont du projet, il est possible d'étudier des solutions qui peuvent s'avérer impactantes sur différents domaines : écologiques, fonciers, réglementaires, paysagers... et donc être écartées ou conservées selon le niveau d'acceptabilité des impacts.

Mme LEGRAND explique qu'après la validation de famille de scénarios 1 pour la suite des études, différentes variantes d'implantation de l'écluse ont été étudiées depuis mi-2022, aboutissant début 2024 à la validation de la solution optimale, qui rapproche l'écluse nouvelle de l'actuelle tout en optimisant les coûts et réduisant autant que possible les impacts fonciers. En plus de l'implantation, deux solutions d'épargne ont été étudiées : avec des bassins d'épargne séparés de l'écluse ou intégrés au génie-civil. Le choix réalisé d'une solution innovante de bassins intégrés au génie civil permet de réduire l'empreinte foncière par rapport aux solutions plus classiques des bassins séparés. Ce type de bassins, déjà réalisé en Allemagne, sera une première en France.

Mme LEGRAND détaille ensuite les effets du projet. VNF a déjà recherché largement à éviter les impacts fonciers, qui sont toutefois inévitables sur ce type de projet d'infrastructure, et continue à étudier une réduction à minima de ces impacts. VNF devra ensuite rechercher à compenser ces impacts. C'est dans ce cadre que des discussions sont en cours avec les riverains impactés. Le projet a aussi des impacts sur la biodiversité, notamment sur les oiseaux et chauves-souris qui utilisent largement les berges des canaux pour se nourrir ou se reproduire. Une zone humide se trouve également à proximité, que VNF a cherché à éviter au

maximum. L'atelier du 12 novembre permettra d'échanger plus longuement sur les effets sur le paysage et les cheminements mais le projet vise par ailleurs à créer une zone agréable, attrayante et vivante sur le site. Aussi, l'objectif d'accompagner le développement du trafic fluvial est aussi un objectif de réduction des émissions de CO₂. Le projet en soi n'augmentera pas le trafic fluvial, mais ne pas le réaliser conduira à un report du fret du fluvial vers la route.

Mme LEGRAND finit en présentant brièvement les enjeux du chantier. Il devrait durer cinq ans avec entre 100 et 200 ouvriers sur le terrain en continu. Un million de m³ de déblais seront extraits, avec un objectif d'éco-conception, de valorisation et de réutilisation de ces matériaux. Le chantier nécessitera l'aménagement provisoire de terres agricoles pour stocker ces déblais, et des milliers de m³ de béton seront utilisés pour la construction.

Les travaux se dérouleront en plusieurs étapes, débutant par des travaux préparatoires, notamment les compensations écologiques et les terrassements, suivis de la construction de l'écluse, l'aménagement des avant-ports, des berges (garages d'écluses également) et des accès routiers, ainsi que les aménagements paysagers. Ces travaux entraîneront des nuisances relativement classiques pour les riverains, avec des restrictions d'accès et de circulation pour les piétons et des impacts sur la faune et la flore. Des mesures pourront être prises pour limiter ces impacts, comme l'arrêt des travaux la nuit et le weekend. Ces sujets seront davantage étudiés prochainement et pourront être discutés au moment de l'enquête publique. Lors de l'atelier du 7 novembre, dédié au chantier, certaines options qui sont encore à l'étude pourront être partagées aux participants, le but étant de limiter les impacts au maximum pour les riverains. VNF, en tant qu'acteur du fluvial, a également un objectif de maximisation de l'utilisation de la voie d'eau pour transporter les matériaux (fourniture comme évacuation) et optimiser le bilan carbone du projet, bien que la mobilisation de camions soit inévitable sur des chantiers de cet ampleur.

Échanges avec le public

- ➔ M. LEURS, président-fondateur de l'association « L'avenir du marais de Serques », souligne que les inondations devraient être intégrées dans la réflexion sur le projet, car elles impactent le trafic fluvial, souvent interrompu pendant plusieurs semaines en périodes de crues. Il s'inquiète des conséquences de l'augmentation du nombre de bateaux sur la gestion des inondations et l'envasement des canaux, notamment dans le marais ouest audomarois. Selon lui, l'accroissement du flux pourrait aggraver les problèmes de flux et reflux, nuisibles à la biodiversité. Il appelle VNF à jouer « gagnant/gagnant » en considérant conjointement les enjeux du transport fluvial et des inondations, en travaillant notamment sur le dévasage des canaux pour augmenter leur capacité à évacuer l'eau vers la mer, ce qui réduirait les risques pour les habitants du marais.

Mme PAGÈS rappelle que l'écluse et la navigation fluviale n'ont pas d'impact sur les inondations. Elle évoque le vaste programme de travaux mené en parallèle pour améliorer la gestion hydraulique globale sur le territoire dans le Pas-de-Calais et le Nord. Ce programme vise à mieux tamponner l'eau là où elle tombe, à ralentir son écoulement lorsqu'elle ne peut être retenue, et à accélérer son évacuation vers la mer. Sur l'arrondissement de Saint-Omer, qui est situé sur plusieurs bassins versants (Lys, Audomarois et delta de l'Aa), plusieurs travaux sont en cours ou vont démarrer. On peut citer parmi eux le curage du bief du Haut-Pont à Saint-Omer ou la création d'un déversoir de la Haute vers la Basse-Meldyck à Arques.

Mme PAGÈS invite le public à consulter la liste de ces travaux sur le site de la Préfecture du Pas-de-Calais.

Elle souligne que le projet de l'écluse n'aggraverait pas les risques d'inondation, et aura même des effets bénéfiques en matière de stockage d'eau. Les décisions de fermer temporairement la navigation pendant les crues sont prises sous l'autorité du préfet, en collaboration avec VNF, pour protéger la sécurité des habitants. Ces travaux structurants sont réalisés dans cet objectif mais également pour sécuriser le transport fluvial : les dernières inondations ont impacté divers types d'entreprises, de l'artisan à l'industrie.

- ➔ Une question est adressée par écrit sur d'éventuels exemples de projets comparables sur d'autres territoires et qui permettraient d'évaluer les impacts d'un tel projet.

M. PHILIPPE explique que l'exemple de l'Allemagne, concernant les bassins d'épargne, montre l'importance de s'appuyer sur des expériences réussies pour concevoir une écluse compacte et résiliente face aux aléas climatiques, tout en minimisant les impacts. Il souligne que même s'il n'y a pas eu de construction d'écluses à grand gabarit dans les 50 dernières années en France, le savoir-faire français en ingénierie n'a pas disparu : les grands bureaux d'études français ont continué à construire des écluses à l'étranger. La conception de la nouvelle écluse des Fontinettes est proche de celle des écluses du canal Seine-Nord Europe, à l'exception des bassins d'épargne intégrés : les équipes travaillant sur l'écluse des Fontinettes auront la possibilité de voir la construction de certaines écluses du canal Seine-Nord avant la réalisation du projet afin d'avoir un retour sur les impacts en phase travaux. En ce qui concerne les volumes de déblais prévus (un million de m³), il rappelle que des projets similaires ont déjà été réalisés, comme le recalibrage du canal de Condé-Pommeroeul, et que bien que ces volumes soient importants, ils correspondent à des savoir-faire maîtrisés dans la région.

M. RYCKEBUSCH souligne l'expérience de VNF et des entreprises sur la gestion de chantier de cette importance et cite quelques exemples : l'allongement de l'écluse de Quesnoy-sur-Deûle, en environnement urbain, et la modernisation des écluses de Méricourt, où il y avait un enjeu de minimiser les nuisances en l'absence d'infrastructure routière à proximité du chantier.

Conclusion

M. MAZAJCZYK présente à nouveau les futurs rendez-vous de la concertation et invite les participants à s'inscrire en ligne ou sur la feuille d'inscription à l'entrée de la salle.

Mme ROYAL remercie le public pour la qualité de l'écoute dont il a fait preuve durant l'ensemble de la réunion. Elle reconnaît que ce type de rencontre peut être frustrant, car malgré quelques réponses apportées, les participants repartent souvent avec des questions. Elle insiste sur l'importance du dialogue continu, invitant les participants à reformuler ou préciser leurs questions si les réponses ne leur semblent pas suffisantes. Elle remercie enfin les intervenants pour leur franchise et les réponses apportées.

Alexis FAVRE-GILLY, garant de la concertation, remercie les participants pour leur présence et leurs questions. Il rappelle que bien que la réunion publique de lancement soit terminée, la concertation ne fait que commencer. Il encourage chacun à continuer à s'informer et à participer aux différentes rencontres prévues pour approfondir leur compréhension du projet. Il souligne l'importance de poser des questions après réflexion afin que toutes les réponses soient fournies par les différents intervenants.